UGO ANCONA
DEPUTATO AL PARLAMENTO

UNA SOLUZIONE DEL PROBLEMA

DELLE CONVENZIONI MARITTIME

DALLA NUOVA ANTOLOGIA
1° dicembre 1909

ROMA
NUOVA ANTOLOGIA
Via San Vitale, 7
—
1909

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b -
685

UGO ANCONA
DEPUTATO AL PARLAMENTO

UNA SOLUZIONE DEL PROBLEMA

DELLE CONVENZIONI MARITTIME

DALLA NUOVA ANTOLOGIA
1° dicembre 1909

ROMA
NUOVA ANTOLOGIA
Via San Vitale, 7
—
1909

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

PROPRIETÀ LETTERARIA

Roma, Largo dell'Impresa, 123 — Carlo Colombo tipografo della Camera dei Deputati

La battaglia combattuta alla Camera contro la legge Schanzer sulle convenzioni marittime, aveva per iscopo immediato il rigetto di quella legge. Ed il mezzo più semplice per raggiungere lo scopo, era la critica dei difetti della sua struttura. Infatti l'opposizione si occupò notevolmente di questi difetti, criticando altresì fieramente il concetto fondamentale, che può dirsi quello delle sovvenzioni ad oltranza. Sovvenzioni nuove aumentate per lo meno di dieci milioni di fronte alle antiche.

La legge cadde, la Camera si chiuse, l'opinione pubblica s'impossessò della questione, e si vide una cosa utilissima, piena di buon senso. La critica si spostò tutta dal dettaglio dell'edificio alla platea di fondazione, portandosi sui concetti fondamentali. Ho detto utilissima perchè è su questi concetti che si svolgono i dibattiti veramente fecondi. Il risultato? Un coro ben nutrito di attacchi contro le sovvenzioni ad oltranza, per motivi tanto detti e letti, che credo inutile ripeterli, tanto più che sta davanti agli occhi la decadenza della marina sovvenzionata, e la fioritura della marina libera. Uno spettacolo nazionale al quale assistono tutte le nazioni che seguono la stessa nostra politica marittima.

Se non m'è sfuggita qualche pubblicazione – e non credo – tutti hanno combattuto le sovvenzioni, più o meno acerbamente, consigliando di subirle come una necessità, ma di ridurle ai minimi termini sulle linee dove sono indispensabili. Ora il Governo, accogliendo con grande condiscendenza i consigli dell'opposizione, tolse alcuni gravi vizi di forma; altri vizi permangono, e rimane intatta la base che è come prima la sovvenzione dilagante. Si è ricostruito sul medesimo concetto che io credo errato e dannoso.

In questa strana ed incerta situazione, voglio presentare una proposta modesta, come può presentarla chiunque abbia studiato con amore la questione guardando esclusivamente all'interesse generale del paese. Una proposta conciliativa dove, colla massima arrendevolezza, si mantiene dei progetti ministeriali tutto ciò che – a mio modesto avviso – può mantenersi. Un programma assolutamente massimo per le sovvenzioni fisse, e minimo per la marina libera, e che si potrà allargare o restringere nelle sue parti. Superfluo aggiungere che non ho neppur la più lontana pretesa della soluzione perfetta. Io pretendo soltanto d'esser stato obbiettivo e senza preconcetti; e sono convinto che la proposta rappresenta un indirizzo che vale la pena di considerare.

Concetti fondamentali direttivi.

I concetti direttivi che verranno in seguito illustrati concisamente, sembrandomi ormai inutile ogni lunga dissertazione su questi argomenti, sono i seguenti:

1° Lasciare la sovvenzione fissa soltanto alle linee politiche, postali per passeggieri, e di penetrazione commerciale;

2° Trasformare la sovvenzione in *dote*, o in *sovvenzione a concorso*, nelle linee di carattere essenzialmente commerciale;

3° Sopprimere la sovvenzione alle linee di cabottaggio e fra porti italiani, che hanno vitalità sufficiente per vivere di vita propria senza sovvenzioni, favorendole con leggeri sgravi fiscali;

4° Suddividere secondo i tre tipi che così risultano non solo le linee della convenzione Piaggio, ora divise nei tre gruppi messi all'asta, ma altresì quelle della Puglia, della Veneziana e le minori;

5° Aiutare i traffici marittimi nei loro sani naturali ed efficaci elementi di sviluppo, fra i quali va considerata la navigazione interna;

6° Considerare sinteticamente tutta la spesa per tutto il nostro problema marittimo mercantile, ossia per le sovvenzioni, per la marina libera, per cantieri e per le linee di Stato.

Svolgiamo concisamente questi concetti.

Linee a sovvenzione fissa.

Devono essere di carattere essenzialmente politico o di penetrazione commerciale, per passeggeri ed anche per merci.

Poche, ma buone, devono tener alto il decoro della nazione e procurarle nuovi mercati e nuove influenze. Naturalmente vanno esercitate con capitolati d'oneri severi, simili agli attuali, poi che fossero sfrondati delle loro meticolose e pericolose complicazioni.

Queste linee dovrebbero suddividersi in tre gruppi, due sul Tirreno, uno sull'Adriatico, come già proposto. Tre gruppi sovvenzionati, e tre grandi Società di navigazione! Per l'Italia tre grandi Compagnie ben inteso diverse, ognuna di sangue ed attitudini regionali, sono più che sufficenti, e possono arditamente specializzarsi. Esse dovrebbero slanciarsi con coraggio nelle linee libere, onde ritrarre dalla lotta ardore e ricchezza, per poi riversarle sulle sovvenzionate; le quali – ben inteso – non dovrebbero assorbire che una piccola parte della loro attività. Non si deve nascere e vivere per le sovvenzioni, perchè in mare non ci vogliono *travet!* Il tipo nobile ed utile al paese è una grande società che si rafforza nella libera navigazione, anzichè nei corridoi dei Ministeri, e serve il paese nelle linee sovvenzionate, quasi a compiere un dovere patriottico.

Nessuna ingerenza del Governo nell'andamento industriale. Un Governo italiano (chiunque lo regga) socio in un'industria moderna ed internazionale, è il piombo ai piedi di chi deve correre. Il Governo controlli severamente i servizi, e basta. Ben inteso nessuna partecipazione del Governo negli utili. Già gli utili iperbolici coi tempi che corrono sono da escludersi. Se la Società guadagnerà bene, tanto

meglio per lei. Non si dimentichi che quando il traffico maggiore è nella libera concorrenza, allora buona parte degli utili, oltre l'equo compenso al capitale, vanno a migliorare i servizi, ossia tornano al pubblico, e giovano alla marina in generale.

La durata delle convenzioni dovrebbe essere al massimo di quindici anni, pei motivi tante volte esposti in questo dibattito, che è inutile ripeterli.

Linee con sovvenzione a concorso.

Devono essere quelle linee di carattere commerciale adibite essenzialmente al trasporto di merci, nelle quali vogliamo mantenere ed aumentare il traffico della nostra bandiera. Esse dovrebbero esercitarsi in regime di piena libertà e concorrenza, trasformando in ogni linea quella che ora è la sovvenzione fissa, *in dote*, *o sovvenzione a concorso*. Qualunque armatore vada a trafficare sulla linea, senza nessun vincolo nè di orario, nè di materiale, avrà diritto ad una quota-parte della sovvenzione, alle condizioni che indicherò subito.

L'idea di queste doti o sovvenzioni a concorso non è nuova. Fu notoriamente proposta dall'on. Bettolo e poi da altri. Ma si doveva suddividere la dote a norma della quantità, della qualità della merce trasportata, e dell'aumento di traffico ottenuto alla nostra bandiera. Orbene: l'idea di collegare il premio alla merce trasportata (alla tonnellata trasportata-chilometro) se è seducente in teoria, ha un gravissimo difetto ingenito nella sua stessa natura: quello di compensare l'armatore tanto più quanto più intenso è il traffico, ossia quanto meno ne ha bisogno, e viceversa, con pericolo nel caso di traffico deficiente di vedersi disertate le linee. Lo stesso dicasi per la suddivisione della dote a norma dell'aumento procurato al traffico della nostra bandiera, aumento che nella maggior parte dei casi non dipende affatto dalla buona volontà dell'armatore.

Anche l'on. Marcello, nel suo notevole discorso del 30 giugno u. s., propugnava una divisione di questo genere della sovvenzione pro tonnellata-miglio e passeggero-miglio trasportato, con riguardo alle classi, alle navi, all'importazione, all'esportazione ed alle merci. Ma io mi permetto di osservare che tutti questi sistemi, come dissi, teoricamente attraenti, oltre all'accennato difetto, hanno quello d'essere complicati e di difficile attuazione. In regime di libertà, l'efficacia è la sollecitudine e quindi la semplicità! E l'on. Marcello sa meglio di me che la burocrazia ha la sapienza di complicare tutto, anche ciò che è limpido e semplice. Figurarsi cosa farebbe di un meccanismo complicato; ne verrebbe fuori un'applicazione mostruosa.

Per questi motivi, io credo che il sistema più giusto, semplice ed efficace, sia ancora quello di suddividere la sovvenzione a norma dei viaggi compiuti, indipendentemente dai trasporti effettuati. E propongo queste sole condizioni:

1° Si potranno mettere in linea navi di qualsiasi tipo e provenienza, ma di non oltre 15 anni d'età, di almeno 9 miglia e di tonnellaggio non inferiore ad un minimo da fissarsi per ogni linea;

2° Per concorrere alla sovvenzione si dovrà effettuare almeno un terzo dei viaggi stabiliti per ogni linea dagli attuali capitolati. Ogni

viaggio sarà utile solo quando tocchi i punti estremi e la metà degli intermedi;

3° La sovvenzione a concorso sarà divisa fra gli armatori aventi diritto, in ragione dei viaggi compiuti;

4° Le navi concorrenti alla sovvenzione perdono il compenso di armamento al quale avessero diritto;

5° Le sovvenzioni a concorso dureranno 15 anni, con facoltà nel Governo di variarle ogni 5 anni.

Dei premi di velocità inutile parlare, perchè non si raggiungeranno le 14 miglia.

Qui devo notare che una suddivisione di questo genere, ma un po' diversa, fu proposta dall'anonimo autore di una monografia piena di competenza, pubblicata ultimamente col titolo: « Convenzioni marittime e marina mercantile ». L'ottimo autore vuole che gli armatori compiano almeno la metà dei viaggi, e ciò mi sembra troppo. Egli riserba il 20 per cento della sovvenzione a chi compie tutti i viaggi prescritti, e ciò non mi sembra necessario. È probabile, per non dir certo, che il numero complessivo di viaggi sarà maggiore del prescritto, e quindi il fatto che un armatore li faccia tutti per conto suo non ha importanza. E quanto ai porti essi saranno tutti ben serviti. Ho stabilito invece che si fissi per ogni linea il minimo del tonnellaggio delle navi, che dovrà essere *molto piccolo* onde possano concorrere anche gli armatori modesti.

Devo altresì notare che la divisione della sovvenzione fra due concorrenti sulla medesima linea s'è già fatta - forse senza volerlo - dal Governo, che sulle linee (27) e (31) ha messo in concorrenza l'assuntore del gruppo 2° coll' assuntore del gruppo 3°. sulle identiche linee (26) e (32). La concorrenza ha fatto capolino anche al Ministero, dove forse non fu bene accolta! Io la propongo fiducioso, come base di queste sovvenzioni a concorso. Osservo infine che essa diminuirebbe le pretese regionalistiche, che - è doveroso riconoscerlo - intralciano troppo l'opera del Governo. Nella libera concorrenza anche il regionalismo si spunta; chi saprà e vorrà navigare sul mare, oltrechè fra gli ordini del giorno, si farà avanti e rivolgerà le sue preferenze dove e verso chi vorrà.

Linee interne e di cabotaggio.

(Sovvenzioni soppresse).

Sono linee commerciali nelle quali troveranno utile impiego anche le piccole energie marinare, che sottratte o almeno alleggerite dall'incubo delle grandi linee sovvenzionate, faranno rivivere un cabotaggio che può diventare d'enorme efficacia. I piccoli armatori hanno adattamenti e risorse speciali, onde possono trovare guadagno ed elementi di prosperità anche dove la grande società anonima non troverebbe alcun margine. Non appena i trattati di commercio lo consentano, si riservi il cabotaggio alla bandiera nazionale. Intanto lo si protegga con piccoli sgravi fiscali nelle tasse d'ancoraggio e portuali, con un primo fondo del quale si dirà poi. Data la forma allungata del nostro paese un cabotaggio che proseguisse all'interno con navigazione fluviale ed anche per ferrovia, scaricando le ferrovie litoranee, e specialmente la

ferrovia litoranea adriatica così soggetta a congestioni di traffico, potrebbe rendere vantaggi notevolissimi a sè ed al paese. Inutile aggiungere che queste linee si eserciterebbero in piena libertà ed indipendenza, e che le navi manterrebbero i premi di navigazione e di armamento ai quali avessero diritto.

Suddivisione delle linee.

Con questi concetti fondamentali, mantenendo nel loro complesso le linee progettate dal Governo, la suddivisione non è difficile; e potrebbe farsi nel modo seguente, salvo piccole eventuali varianti:

1° gruppo. — Lascerei a sovvenzione fissa le linee politiche di Tunisi e di Tripoli (12) e (13); il postale per Alessandria dal Tirreno (24); la linea di Bombay (37), e le linee (38), (39), (40) per le nostre colonie, oltre ben inteso ai servizi locali. Trasformerei con sovvenzione a concorso le linee (7) ed (8) per favorire l'unione di Genova colla Sardegna, e la (23) fra Genova e l'Egitto. Sopprimerei la sovvenzione alle linee rimanenti (5), (10), (3), (6) che hanno carattere di cabotaggio interno.

Il primo gruppo risulterebbe quindi suddiviso come indica la tabella seguente:

TABELLA A.

Gruppo 1°.

SOVVENZIONI FISSE		SOVVENZIONI A CONCORSO		SOVVENZIONI SOPPRESSE	
Linea	Sovvenzione	Linea	Sovvenzione	Linea	Sovvenzione
12-13	1,420,250	7-8	649,750	5	86,250
24	1,351,250	23	598,000	10	174,800
37	1,920,500			3	345,000
38-39	1,696,250			6	138,000
40	540,500				
Locali	272,550				
Totale sovv. fissa	7,201,300	Totale sovv. a concorso	1,247,750	Totale sovv. soppresse	744,050
a Tons 43,650		a Tons 16,800		Tons 180,000	

2° gruppo. — Lascerei a sovvenzione fissa la linea (36) fra Napoli, Palermo e Tunisi; la linea (4) come comunicazione regolare fra la Sicilia e la Sardegna; e le linee (44), (45) pel centro America.

Trasformerei con sovvenzione a concorso la linea (33) fra Genova ed il Mar Nero; le linee (27), (30), (31), e la (34-35) fra Palermo, Pireo e Salonicco.

Sopprimerei la sovvenzione alle rimanenti linee (58), (59), (1), (2).

Il secondo gruppo risulterebbe quindi suddiviso come indica la tabella seguente:

Gruppo 2°. TABELLA B.

SOVVENZIONI FISSE		SOVVENZIONI A CONCORSO		SOVVENZIONI SOPPRESSE	
Linea	Sovvenzione	Linea	Sovvenzione	Linea	Sovvenzione
36	264,500	33	1,265,000	58	132,250
44-45	488,750	27-30-31	920,000	59	270,000
4	103,500	34-35	977,500	1	345,000
				2	920,000
Totale sovv. fissa	856,750	Totale sovv. a concorso	3,162,500	Totale sovv. soppresse	1,627,250
a Tons 11,500		a Tons 36,800		Tons 23,800	

3° gruppo. — Lascerei a sovvenzione fissa la linea (24) da Venezia ad Alessandria, procurando di migliorarla nel materiale e nella velocità, foss'anche con un aumento di sovvenzione; la (28) come comunicazione regolare d'importanza commerciale e politica fra Venezia, Pireo e Costantinopoli, linea che dovrebbe assorbire un notevole traffico di passeggeri fra i due ultimi porti.

Manterrei pure a sovvenzione fissa procurando di attuarla subito e di spingerla almeno a Shanghai la linea d' Estremo Oriente (42–43).

Trasformerei con sovvenzione a concorso le linee (25), (26), (32), che nel progetto governativo sono già in concorrenza colle simili (27), (30), (31) del 2° gruppo.

Il 3° gruppo risulterebbe quindi suddiviso come indica la tabella seguente:

Gruppo 3° TABELLA C.

SOVVENZIONI FISSE		SOVVENZIONI A CONCORSO	
Linea	Sovvenzione	Linea	Sovvenzione
24	598,000	25	—
28	1,293,750	26	920,000
42-43	2,127,500	32	—
Totale sovvenzioni fisse	4,019,250	Totale sovvenzioni a concorso	920,000
a Tons 38,000		Tons 10,000	

Con queste suddivisioni le quali - ripeto - potrebbero anche leggermente variarsi, la suddivisione totale pei tre gruppi delle sovvenzioni e dei tonnellaggi risulterebbe come indica la tabella seguente:

Riassunto pei 3 gruppi. TABELLA D.

	LIRE	A TONS
Sovvenzioni fisse	12,077,300	93,150
Id. a concorso	5,330,250	63,600
Id. soppresse	2,371,300	41,800
Totale (3 gruppi). . .	19,778,850	198,550

Le convenzioni minori.

Rimangono le convenzioni minori. Le linee dell'Adriatico della Puglia hanno tutte un'importanza politica, ed è il caso di mantenerle a sovvenzione fissa, aggregandole al relativo gruppo Adriatico ed esercitandole come le altre con un severo capitolato d'oneri. La linea di Calcutta invece ha carattere prevalentemente commerciale. Si può lasciare o a sovvenzione fissa o a sovvenzione a concorso, i risultati non variano notevolmente dall'uno all'altro capo. Parmi però più logico di passarla alle sovvenzioni a concorso, e non credo che la Società veneziana, così bene organizzata per questo servizio, ne avrebbe alcun danno. Noto che Venezia, il Veneto e tutta la navigazione Adriatica, alla quale dobbiamo guardare con affetto pronto a sacrificio, avrebbero un grandissimo vantaggio dal fondo speciale per la navigazione marittima interna, del quale dirò poi, giacchè per ineluttabile necessità di cose la navigazione interna dovrà svilupparsi nel Veneto più che ovunque. Noto ancora che a vantaggio di Venezia devono rimanere a sovvenzione fissa le tre importanti linee dell'Egitto, del Levante e dell'Estremo Oriente.

Con queste assegnazioni si avrebbe il seguente raggruppamento:

	SOMMA	TONS
Sovvenzioni fisse:		
3 gruppi	12,077,300	93,150
Puglia e minori	2,845,000	16,150
Totali . . .	14,922,300	109,300
Sovvenzioni a concorso:		
3 gruppi	5,330,250	63,600
Veneziana.	1,000,000	18,100
Totali . . .	6,330,250	81,700

e quindi avremo per tutto il complesso delle linee il seguente

Riassunto.

	LIRE	TONS
Sovvenzioni fisse	14,922,300	109,300
Id. a concorso	6,330,250	81,700
Id. soppresse	2,371,300	41,800
Totale generale come da progetto ministeriale	23,623,850	232,800

Le sovvenzioni fisse sarebbero quindi diminuite di L. 8,701,550.

Impiego delle sovvenzioni variate e soppresse.

Sommando le lire 6,330,250 di sovvenzioni fisse trasformate in sovvenzioni a concorso, colle lire 2,371,300 di sovvenzioni soppresse, si ottiene un fondo di lire 8,701,550 da rimaneggiare. Comincerei a stralciare un fondo annuo di lire 2,000,000 (e quindi per quindici anni una somma complessiva di 30 milioni) per devolverlo alla navigazione marittima interna, pei motivi e nelle forme di cui dirò subito ampiamente.

Rimangono lire 6,701,550, ossia lire 371,300 in più dell'ammontare complessivo delle sovvenzioni da mettersi a concorso, qualora esse si mantenessero nella misura fissata dal Governo. Ma mi sembra che si possono leggermente diminuire, almeno su qualche linea. Infatti, anche ammesso che la velocità minima di nove miglia sia superata, non si raggiungeranno certo talune velocità previste dal Governo (e quindi certamente tenute come base per fissare le sovvenzioni) come, ad esempio, la velocità di tredici miglia sulla linea 33. D'altra parte le condizioni di concorso sono molto liberali e quindi facilitanti.

Provveduto quindi su basi eque a leggere variazioni delle sovvenzioni a concorso, rimarrà libera dal fondo di lire 6,701,500 una somma che unita alle lire 371,300 costituirebbe un altro fondo che si potrebbe devolvere ai due seguenti scopi. Migliorare la celere Venezia-Alessandria, sulla quale il fascino di Venezia attirerà molti passeggeri qualora sia tenuta non troppo al disotto della linea concorrente austriaca, come succede ora colle venerabili navi *Bosforo* e *Nilo*. Si pensi che il Lloyd Austriaco ha in cantiere per quella linea due nuovi piroscafi a 17 miglia, e – lo ripeto – non si distolgano mai gli occhi dall'Adriatico!

La maggior parte del fondo dovrebbe però o servire o contribuire a sgravi fiscali al cabotaggio interno, sulle linee cioè sulle quali avrei soppressa la sovvenzione.

Il fondo speciale per la navigazione marittima interna.

Qui è necessario che io mi spieghi bene per non essere frainteso.

Quando le convenzioni verranno in discussione alla Camera, avremo già approvata la legge Bertolini sulla navigazione interna. Io lo spero e mi pare di poterlo ritenere. È una buona legge nella quale il ministro ha fatto ciò che poteva. Ma non ha potuto dare che pochissimo di fronte al moltissimo che richiederebbe la navigazione interna. Noi non potremo mai svilupparla come la Germania e la Francia che le hanno dedicato ognuna centinaia e centinaia di milioni. Ma dovremo spendere parecchie decine di milioni, e faremo bene a spenderli al più presto, perchè saranno danari benedetti dal paese intero. La legge Bertolini stanzia 10 milioni per lavori di ripristino, ed in parecchi anni. Il resto verrà poi per opera dello Stato e degli istituendi consorzi. Ma quando? Certo in un periodo di tempo troppo lungo.

Ciò premesso, convinto come sono che spendiamo troppo per le sovvenzioni marittime, e troppo poco per la navigazione interna, che costituisce anch'essa parte integrante del nostro problema marittimo, l' idea di togliere un po' da una parte per darlo dall' altra doveva evidentemente affacciarsi. Ecco il filo logico.

Nessuno dirà – spero – che io destino due milioni a scopi diversi da quelli della legge. Sarebbe assurdo. La navigazione interna è l'appendice, ed anche il richiamo della marittima, alla quale è intimamente collegata. Favorir l'una è favorir l'altra, e chi considera il problema marittimo nel suo complesso - come io modestamente credo di fare – non deve assolutamente escluderla. Non basta l'esempio della Germania, dove la navigazione interna è uno dei principali elementi di fortuna per la navigazione marittima? La floridezza delle linee marittime del Nord, non dipende forse in buona parte dalla navigazione interna? Le massime compagnie tedesche navigano non solo in mare, ma anche fra terra; in mare coi lussuosi transatlantici che sono un po' la *réclame*; fra terra coi barconi ed i rimorchiatori che lavorano pazientemente, e vanno a caricare nel vasto *hinterland* fluviale cooperando efficacemente alla fortuna della Società e della marina. Quelle compagnie hanno sempre dato appoggio e danaro alla navigazione interna. Ecco le soluzioni complete! Le compagnie marittime dell'Adriatico dovrebbero navigare esse stesse nelle valle Padana, e vi troverebbero il germe di notevoli aumenti di traffico, come tutti i trasporti sulla troppo lunga costa adriatica vi troverebbero notevoli vantaggi.

Tutto ciò basta per concludere che favorire la navigazione interna significa favorire la marittima; e che se in un complesso di provvedimenti a favore della marina le si devolve una piccola parte della spesa, nessuno potrà dire che si esce dal seminato. Non è la protezione diretta e meschina dell'oggi; è la protezione larga e cosciente del domani!

Come la si devolve? Essendo in sede di sovvenzioni e di premi, si può pensare a qualcosa di simile per la navigazione interna? Non mi sembra. Premi e sovvenzioni trovano ragion d' essere nella concorrenza internazionale che regna sul mare aperto a tutti. E d'altra parte in mare la strada non costa nulla; costa il navigare. Invece la via d'acqua interna è nostra; la concorrenza estera non esiste. Nella navigazione interna il navigare costa poco; costa moltissimo invece la pre-

parazione ed il mantenimento della strada. È della strada che hanno bisogno i nostri navigatori interni; ottenutala, fioriranno senza chieder nulla. Ma per la strada c'è la legge Bertolini, epperò bisogna tassativamente indicare in qual modo il fondo speciale deve erogarsi, senza invadere il campo di questa legge, e senza che sia incamerato dai futuri ministri a diminuzione del contributo annuo che competerà allo Stato per effetto della legge stessa.

Una via d'uscita si dovrebbe trovare abbastanza facilmente; ad esempio, come segue.

Data la conformazione geografica del nostro paese, il passaggio dal mare alla navigazione interna, che costituisce il *trait-d'union*, ed al quale si può riconoscere, sia pure assai brevemente, il carattere marittimo-fluviale, sarà difficile e costoso tanto nell'Adriatico quanto nel Tirreno. Così, ad esempio, dal Po si va in mare o direttamente per le foci, o molto meglio per i canali della laguna. Per andarvi direttamente con sicurezza ed efficacia bisognerebbe compiere opere a mare notevoli e costose che avrebbero il carattere marittimo-fluviale. Se – ed è probabile – si passerà internamente, le opere mantenendo questo carattere si spostano dalle foci ai canali della laguna, ove si potrebbe attivare una vera navigazione promiscua di cabotaggio marittimo e di navigazione interna. E non è difficile di fissare nel Tirreno - pel Tevere, ad esempio - opere a mare, indispensabili e notevoli, che come queste non sieno di pura navigazione interna, ma abbiamo l'indicato carattere promiscuo. Orbene, a queste opere si potrebbe dedicare il fondo speciale, sollevandone la legge Bertolini, il cui campo d'azione rimarrebbe notevolmente diminuito e limitato alle opere di pura navigazione interna. Le opere di carattere marittimo-fluviale andrebbero classificate al più presto, ed io non credo che i 30 milioni che darebbe la legge, nei 15 anni della sua durata, sarebbero eccessivi per la loro esecuzione, che dovrebbe avvenire ben inteso entro pochi anni. È vero che la legge darebbe il fondo soltanto a due milioni all'anno, ma questa non è che una piccola difficoltà contabile, ed i ministri del tesoro trovano sempre il modo di anticipare le quote annuali votate da una legge, come si è fatto testè per ben maggiori quote annuali per la marina da guerra.

Concludo. Con questa divisione netta fra il fondo speciale e la legge Bertolini, questa legge enormemente alleggerita si svilupperà subito rigogliosa. Noi avremo la navigazione interna con un anticipo di parecchi per non dire di molti anni, e quindi con vantaggio notevolissimo di tutto il Paese; del Sud non meno che del Nord. Io sono convinto che il fondo speciale costituisce una vera e propria protezione della marina mercantile e delle compagnie di navigazione; una protezione secondo me più efficace di tutti i premi di navigazione e di armamento.

Quadro complessivo della spesa per il problema marittimo mercantile.

Ho già detto altravolta, e qui conviene ripeterlo, che noi dobbiamo guardare e legiferare per tutto il nostro problema marittimo, onde sia bene organico e coordinato nei provvedimenti e nella spesa. Se i nostri Ministeri se lo sono smembrato, prendendone – si direbbe quasi a casaccio – ognuno una parte, e se non si ha il coraggio di togliere

una buona volta i servizi marittimi al Ministero delle poste, ciò non deve in nessun modo impedirci di studiare il problema nell'insieme, poichè soltanto così s'ottengono soluzioni veramente efficaci ed organiche.

Mantengo la spesa per la protezione ai cantieri in lire 4,874,000 com'è proposta nella legge sui provvedimenti a favore della marina mercantile. Credo però superfluo aggiungere che, accordata ai cantieri tale protezione, sulla cui forma per ora non discuto, vorrei svincolare completamente gli armatori dell'obbligo di costruire in Italia per avere i premi e compensi. Una volta protetti i cantieri, massima libertà; e del resto che i premi vincolati alla costruzione in paese fungano come aumento dei compensi di costruzione, vadano cioè almeno in parte ai cantieri anzichè agli armatori, è ormai assodato.

Mantengo in lire 3,111,120 il totale dei premi d'armamento e di velocità, per quanto io abbia poca fiducia nella loro funzione, e sempre nel concetto dichiarato fin dal principio di mantenere dell'edificio ministeriale tutto ciò che appena appena è mantenibile.

Aggiungo la spesa per le linee marittime di Stato, che fa parte integrante del quadro. Ho già detto in altra occasione che queste linee costeranno molto più di quanto prevedeva la legge del 1908.

Abbiamo costruiti battelli più grandi dei previsti e di lusso, che invece dei 15 milioni fissati dalla legge ne costeranno circa 25. Quanto alla passività annuale d'esercizio, io reputerei che invece delle 2,700,000 lire previste dalla legge, essa si aggirerà attorno a 4,500,000 lire. È un apprezzamento, e quindi un'approssimazione. Ma tutte le cifre della tabella che segue sono approssimate, e potranno leggermente variare. Anche per le sovvenzioni fisse, ho preso le cifre basi d'asta, senza tener conto degli eventuali ribassi. Ed il fondo per le sovvenzioni a concorso l'ho indicato in lire 6,701,550, mentre ho detto prima che dovrebbe essere un po' minore, e come tale cifra dovrebbe essere rimaneggiata.

Ma l'importanza grandissima della tabella, più che nell'esattezza assoluta delle cifre, sta nel loro esame comparativo, nel mettere cioè in evidenza quanto spendiamo per risolvere il nostro problema marittimo, e come si suddivide la spesa. È perciò che a fianco delle somme ho messo le percentuali sempre eloquenti. Si vede come ridotte le sovvenzioni fisse dal 6.54 al 41.3 per cento, e precisamente di lire 8,701,550, si dà il 18.6 per cento alle sovvenzioni a concorso, ed il 5.5 per cento alla navigazione marittima-interna.

Il nostro problema marittimo mercantile ci costa circa 36 milioni all'anno.

Una spesa enorme. Nessuna nazione spende altrettanto, ben inteso eccettuata la Francia.

Fossero per lo meno ben spesi!

Spesa complessiva pel problema marittimo.

	PROGETTO ministeriale		NUOVA PROPOSTA	
	Somma	Per cento	Somma	Per cento
Alla marina sovvenzionata – Sovvenzioni fisse	23,623,850	65.4	14,922,300	41.3
Alla marina libera – Sovvenzioni a concorso	—	—	6,701,550	18.6
Alla marina libera – (Premi e compensi, legge provvedimenti).	3,111,120	8.6	3,111,120	8.6
Alla navigazione marittima-interna	—	—	2,000,000	5.5
Ai cantieri (Legge provvedimenti).	4,874,000	13 5	4,874,000	13.5
Alle linee marittime di Stato.	4,500,000	12.5	4,500,000	12.5
Totali . . . L.	36,108,970	100	36,108,970	100

Conclusione.

Come ho detto al principio, non ho la minima pretesa d'aver dato la soluzione perfetta, anche pel motivo semplicissimo che in una questione simile la soluzione perfetta non esiste. Vi sono delle soluzioni buone e delle cattive.

Io, com'è naturale, credo modestamente discreta la mia, e cattiva quella del Governo. Del resto, anche se vi fosse la soluzione ottima, essa non sarà efficace se non si scuoterà l'anima marinara italiana, ora assopita; la quale si scuoterà tanto più facilmente quanto più liberali saranno le leggi onde facilitare l'accesso al mare. Allora si capirà che l'industria marittima ha una posizione speciale; che il suo lievito non dev'essere l'oscura alchimia delle banche fra un deserto d'indifferenza, ma bensì la chimica purissima degli affetti e dell'orgoglio nazionale. Poesia? No! noi tecnici non ne facciamo mai! È un po' d'idealità, senza di che una nazione non sarà mai una grande nazione.

Ho la convinzione che l'indirizzo indicato è una rotta di libertà, d'iniziativa, di modernità, in antitesi completa con quella ormai condannata dalle sovvenzioni ad oltranza, che non hanno trovato difensori. Non mi dissimulo che la mia sarebbe una riforma radicale; ma delle riforme radicali, quando sono sane, non bisogna temere; e d'altra parte io ho fiducia che l'iniziativa italiana, una volta liberata da tante pastoie, risponderà con meditate e sapienti audacie. Non mi dissimulo neppure che si spezzerebbero interessi privati, e si scontenterebbero dei dormienti, ma ciò non ha importanza alcuna di fronte all'interesse generale.

Infine un'ultima considerazione. Si vuole annegare la questione tecnica, ossia un grande interesse nazionale per un lungo periodo di tempo, nella questione più o meno politica di mantenere un governo piuttosto che un'altro? Va bene. Allora però – si abbia il coraggio di dirlo francamente – il risultato globale finale sarà il seguente.

Oggi la spesa complessiva per ogni tonnellata netta a vapore è:

in Francia . . .	L. 47. —	in Italia . . .	L. 34. —
in Austria . . .	» 39. —	in Russia . . .	» 9.50
in Giappone . . .	» 37. —	in Germania. . .	» 3,15

Lasciamo stare l'Inghilterra, che spende anche meno della Germania.

Orbene, passino le leggi così come sono proposte e noi spenderemo non più 34 ma 60 lire, saltando in testa. - Tanto per la quantità. - Il gravissimo è nel modo di spenderle. Sino ad ora la Francia e l'Italia spendevano peggio di tutti col minore effetto utile. Prima la Francia che sperpera i milioni regalando le navi ad una marina che ciò nonostante decade; buona seconda l'Italia.

Passate queste leggi, con 23 milioni di sovvenzioni fisse, col vincolo della nazionalità pei compensi, e con altri difetti di struttura, io temo che avremo raggiunto la nazione sorella sulla strada maestra dell'errore.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15659
BIBLIOTECA
115765